

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 949 093 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
13.10.1999 Patentblatt 1999/41

(51) Int. Cl.⁶: B60G 21/05, B60G 7/00

(21) Anmeldenummer: 99104065.0

(22) Anmeldetag: 17.03.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 08.04.1998 DE 19815776

(71) Anmelder:
MAN Nutzfahrzeuge Aktiengesellschaft
80976 München (DE)

(72) Erfinder:
• Schmitt, Peter, Dipl.-Ing.
80937 München (DE)
• Lutsch, Helmar, Dipl.-Ing.
81927 München (DE)
• Dreslg, Horst, Dr., Dipl.-Ing.
82152 Planegg (DE)
• Weber, Klaus, Dipl.-Ing.
80995 München (DE)
• Breitling, Ulrich, Dr.-Ing.
81245 München (DE)
• Übelacker, Andreas, Dipl.-Ing. (TU)
82282 Unterschweinbach (DE)

(54) Aufhängung einer Starrachse in einem Fahrzeug, insbesondere Nutzfahrzeug

(57) Die Erfindung betrifft die Aufhängung einer Starrachse in einem Fahrzeug, insbesondere Nutzfahrzeug wie Lastkraftwagen oder Omnibus. Als Teil dieser Aufhängung kommt ein 4-Punkt-Stabilisatorlenker (21) zur Anwendung, der sich erfindungsgemäß durch folgende Merkmale kennzeichnet: Er ist

- a1) auf drei Funktionen ausgelegt, nämlich Längskraftaufnahme, Seitenkraftaufnahme und Wankstabilisierung, und
- a2) durch ein einstückiges Gesenkschmiedeteil gebildet.

Die gekreuzten Arme (22, 23) des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers (21)

- b1) sind in einer Ebene angeordnet,
- b2) gehen in einem Kreuzzentralbereich (24) ineinander über,
- b3) sind weitgehend nach Art von Parabelfedern entsprechend einem Biegeträger gleicher Festigkeit bzw. gleicher Randspannung ausgelegt,
- b4) weisen beiderseits des den dicksten Teil darstellenden Kreuzzentralbereiches (24) in den betreffenden Armabschnitten (221, 222 bzw. 231, 232) einen im wesentlichen rechteckigen Querschnitt mit über die Länge gesehen unterschiedlicher, zum jeweils außenendigen Lagerauge (223, 224 bzw. 233, 234) hin abnehmender Größe auf, und
- b5) leiten auftretende Normalkräfte zur Wankstabi-

lisierung in den Kreuzzentralbereich (24) ein.

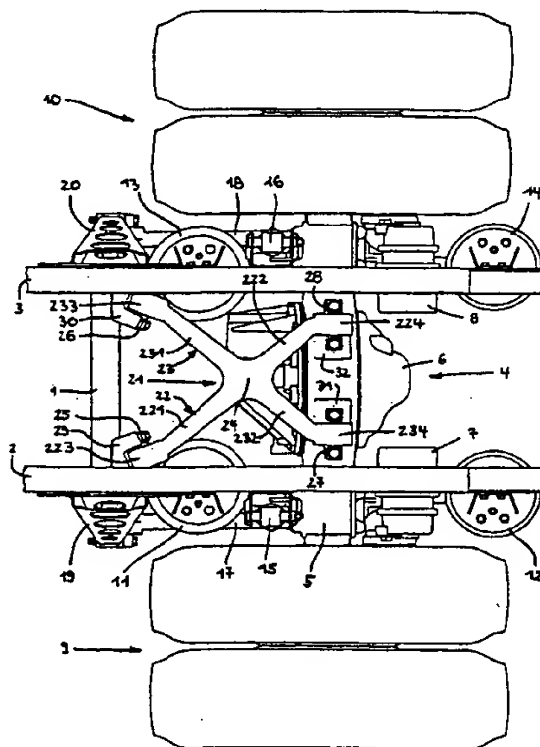


Fig. 1

EP 0 949 093 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft die Aufhängung einer Starrachse in einem Fahrzeug, insbesondere Nutzfahrzeug, mit Merkmalen, wie im Oberbegriff des Anspruchs 1 angegeben.

[0002] Die Erfindung geht aus von einer aus der WO 97/00176 bzw. EP 0 776 275 A1 oder der hierzu prioritätsbegründenden DE 195 21 874 A1 bekannten Starrachs-Aufhängung. Dort ist ein 4-Punkt-Lenker vorgesehen, der über seine Lenkerfunktion hinaus auch als Stabilisierungseinrichtung dienen soll. In einer Ausführungsvariante ist der 4-Punkt-Lenker als Kreuz mit definierter Kennlinie für die durch Verwindungen hervorgerufenen Torsionsspannungen ausgebildet. Das Querschnittsprofil der gekreuzten Arme - so heißt es in der Beschreibung - wird den Gegebenheiten angepaßt und kann beispielsweise doppel-T-förmig sein oder aus einem Hohlprofil bestehen. In jedem Fall ist davon auszugehen, daß die einzelnen Arme bzw. deren sich beiderseits eines Kreuzzentralbereiches anschließende Armabschnitte über ihre Länge gesehen zu den Lageraugen hin einen gleichbleibenden Querschnitt aufweisen. Eine solche Querschnittsgestaltung ist jedoch - wie Berechnungen zeigen - für bestimmte Anwendungsfälle, insbesondere in Achsführungen schwerer Nutzfahrzeuge, untauglich.

[0003] Es ist daher Aufgabe der Erfindung, als Teil einer Starrachs-Aufhängung für ein Fahrzeug, insbesondere schweres Nutzfahrzeug, einen 4-Punkt-Lenker bereitzustellen, der einfach herstellbar und im Fahrbetrieb in der Lage ist, alle auftretenden Kräfte sicher aufzunehmen bzw. in ihren Auswirkungen so zu begrenzen, daß ein hoher Fahrkomfort mit ausgezeichneter Wankstabilität erzielbar ist.

[0004] Diese Aufgabe ist erfindungsgemäß durch die Aufhängung einer Starrachse mit den im Anspruch 1 angegebenen Merkmalen gelöst.

[0005] Vorteilhafte Ausgestaltungen und Details der erfindungsgemäßen Lösung sind in den Unteransprüchen angegeben.

[0006] Der erfindungsgemäße 4-Punkt-Stabilisatorlenker zeichnet sich dadurch aus, daß er vergleichsweise einfach und damit kostengünstig herstellbar ist, andererseits aber auch den kräftemäßig sehr hohen Beanspruchungen gewachsen ist, die in einem Fahrzeug, insbesondere schweren Nutzfahrzeug wie Lastkraftwagen oder Omnibus, während des Fahrbetriebes auf ihn einwirken. Er überträgt gleichermaßen Längskräfte und Seitenkräfte und Rollmomente, wobei für die Wankstabilisierung insbesondere die Biegefestigkeit der sich kreuzenden und nach Art von Parabelfedern gestalteten Arme des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers maßgeblich ist.

[0007] Nachstehend ist der erfindungsgemäße 4-Punkt-Stabilisatorlenker anhand eines in der Zeichnung dargestellten Beispiels noch näher erläutert. In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 eine Draufsicht auf das Fahrgestell eines Schwerlastkraftwagen im Bereich einer Hinterachse mit dem erfindungsgemäßen 4-Punkt-Stabilisatorlenker,

Fig. 2 eine Seitenansicht des hier vergrößert und allein dargestellten 4-Punkt-Stabilisatorlenkers aus Fig. 1,

Fig. 3 in Draufsicht den 4-Punkt-Stabilisatorlenker aus Fig. 1 vergrößert in Alleindarstellung, und

Fig. 4 ein mathematisch-physikalisches Ersatzbild für den erfindungsgemäßen 4-Punkt-Stabilisatorlenker.

[0008] Das in Fig. 1 dargestellte Schwerlastkraftwagen-Fahrgestell weist einen Rahmen mit zwei durch mehrere Querträger 1 verbundenen Längsträgern 2, 3 auf. Die - hier angetriebene - Hinterachse 4 mit Starrachskörper 5, Differential 6, Bremszylindern 7, 8 und Zwillingsbereifungen 9, 10 ist im dargestellten Fall je Achsseite mittels zweier Luftfederbälge 11, 12 bzw. 13, 14 und eines Stoßdämpfers 15 bzw. 16 gegenüber dem Rahmen 1, 2, 3 abgefedert.

[0009] Zur Aufhängung der Starrachse 4 sind im dargestellten Beispiel zwei in einer unteren Höhenlage angeordnete Längslenker 17, 18 vorgesehen, von denen jeder einen Endes an einem rahmenfesten Lagerbock 19, 20 und andererseits am Starrachskörper 5 angelenkt ist. In einer von der Höhenlage der Längslenker 17, 18 verschiedenen und relativ weit beabstandeten, hier weiter oben gegebenen Höhenlage ist ein 4-Punkt-Stabilisatorlenker 21 erfindungsgemäßer Bauart angeordnet. Dieser ist auf drei Funktionen ausgelegt, nämlich Längskraftaufnahme, Seitenkraftaufnahme und Wankstabilisierung, ist einstückig durch Gesenkschmieden aus geeignetem Stahlmaterial hergestellt und besteht aus zwei gekreuzten, in einer Ebene angeordneten Armen 22, 23 mit jeweils einem vorderen Armabschnitt 221, 231 und hinteren Armabschnitt 222, 232. Am äußerem freien Ende jedes dieser vier in einem Kreuzzentralbereich 24 ineinander übergehenden Armabschnitte ist ein Lagerauge 223, 224 bzw. 233, 234 angeordnet, in das im dargestellten Beispiel jeweils ein Pratzengelenk 25, 26, 27, 28 eingebaut ist. Über die beiden vorderen Pratzengelenke 25, 26 ist der 4-Punkt-Stabilisatorlenker 21 am Rahmen angelenkt, und zwar an Lagerböcken 29, 30, die zweckmäßigerweise an Verbindungsstellen von Querträger 1 zum jeweiligen Längsträger 2, 3 befestigt sind. Über die beiden hinteren Pratzengelenke 27, 28, die an achskörperfesten Lagerböcken 31, 32 angelenkt sind, ist die Hinterachse 4 am 4-Punkt-Stabilisatorlenker 21 angeschlossen.

[0010] In Einbaulage im Fahrzeug geht die Fahrzeuglängsmittelhochebene durch das Zentrum des Kreuzzentralbereiches 24 des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers 21 und außerdem sind dessen beiderseits der Fahrzeuglängsmittelhochebene gegebene Hälften vorzugsweise spiegelsymmetrisch zueinander ausgebildet. Die Achsen der beiden Pratzengelenke 27, 28 in den Lageraugen 224, 234, an denen die Starrachse 4 angelenkt ist, liegen zueinander fluchtend in einer zur Längsmittelachse der Starrachse 4 parallelen Linie. Die Achsen der beiden anderen in den Lageraugen 223, 233 eingebauten rahmenseitigen Pratzengelenke 25, 26 stehen - bezogen auf die Fahrzeuglängsmittelhochebene - spiegelsymmetrisch entweder senkrecht oder (wie im dargestellten Beispiel) unter leichtem spitzen Winkel zur Längsmittelachse des jeweiligen Armes 22, 23 bzw. rahmenseitigen Armabschnittes 221, 231. Ferner ist der Zentralbereich 24 des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers 21 vorzugsweise so gestaltet, daß die Armabschnitte 221, 222, 231, 232 der beiden Arme 22, 23 mit ihren seitlichen Außenflächen über am Außenbereich des Kreuzzentralbereiches 24 gegebene Hohlkehlen 33, 34, 35, 36 (siehe Fig. 3) ineinander übergehen. Außerdem sind die beiden Arme 22, 23 des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers 21 vorzugsweise so gestaltet, daß ihre beiden sich jeweils beiderseits des Kreuzzentralbereiches 24 anschließenden Armabschnitte 221 und 222 bzw. 231 und 232 in Längsrichtung zumindest annähernd zueinander fluchten und der Kreuzzentralbereich 24 etwa in der Mitte ihrer Längsanlenkung angeordnet ist.

[0011] Entsprechend einem wesentlichen Kriterium der Erfindung sind die sich kreuzenden Arme 22, 23 des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers 21 weitgehend nach Art von Parabelfedern gestaltet, also entsprechend einem Biegeträger gleicher Festigkeit bzw. gleicher Randspannung ausgelegt. Hierzu weisen die Arme 22, 23 beiderseits des den - in Vertikalrichtung gesehen - dicksten Abschnitt darstellenden Kreuzzentralbereiches 24 in ihren Armabschnitten 221, 222, 231, 232 jeweils einen im wesentlichen rechteckigen Querschnitt (siehe die schematische Fläche 37 in Fig. 4) mit über die Länge (Pfeil I in Fig. 4) gesehen unterschiedlicher, zu dem jeweiligen Lagerauge 223, 224, 233, 234 hin abnehmender Größe auf und leiten während des Fahrbetriebes auftretende Normalkräfte (siehe Pfeile F in Fig. 4) zur Wankstabilisierung der Fahrzeugaufbauten in den Kreuzzentralbereich 24 ein.

[0012] Hierzu nachfolgend noch einige theoretische Betrachtungen unter Zuhilfenahme von Fig. 4:

1) Auslegung des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers 21 hinsichtlich Biegesteifigkeit:

Für die Querschnitte der Armabschnitte 221, 222 und 231, 232 der beiden Arme 22, 23 sind überwiegend Biegebeanspruchungen aus der Wankstabilisierung maßgebend. Vereinfacht dargestellt ergibt sich

a) für das Biegemoment M_b :

$$M_b(x) = F \cdot (l-x) = F \cdot l \cdot \left(1 - \frac{x}{l}\right);$$

b) für die Biegespannung σ_b :

$$\sigma_b(x) = \frac{M_b(x)}{W_b(x)} = \frac{6 \cdot F \cdot l \cdot \left(1 - \frac{x}{l}\right)}{b(x) \cdot h^2(x)};$$

c) für die konstante Marimalspannung σ_o :

$$\sigma_b(x) = \sigma_o = \frac{6 \cdot F \cdot l}{b_o \cdot h_o^2} \cdot \frac{\left(1 - \frac{x}{l}\right)}{\frac{b(x)}{b_o} \cdot \frac{h^2(x)}{h_o^2}};$$

mit linearem Breitenverlauf

$$b(x) = b_o \left[1 - \left(1 - \frac{b_l}{b_o}\right) \frac{x}{l} \right];$$

$$h^2(x) = h_o^2 \frac{1 - \frac{x}{l}}{1 - \left(1 - \frac{b_1}{b_o}\right) \frac{x}{l}} ;$$

$$h(x) = h_o \sqrt{\frac{1 - \frac{x}{l}}{1 - \left(1 - \frac{b_1}{b_o}\right) \frac{x}{l}}} ;$$

Grenzfälle:

$$b_1 = 0 \rightarrow h(x) = h_o = \text{const.} \quad 1)$$

$$b_1 = b_o \rightarrow h(x) = h_o \sqrt{1 - \frac{x}{l}} \rightarrow \text{Parabelfeder} \quad 2)$$

2) Die Auslegung des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers 21 wird für den jeweiligen Anwendungsfall an das betreffende Fahrzeug bzw. den Fahrzeugtyp angepaßt und z. B. über Finit Elemente Analyse (FEA) durchgeführt.

3) Aus konstruktiven Gründen können lokale Abweichungen jeder Armachse von der Verbindungsgeraden zwischen den jeweiligen beiden endseitigen Anschlußpunkten (Lageraugen 223, 224 bzw. 233, 234) auftreten, woraus entsprechende Zusatzbeanspruchungen aus Torsion resultieren.

4) Aus der Querkraftbiegung ergeben sich während des Fahrbetriebes im 4-Punkt-Stabilisatorlenker 21 außerdem Querkraft-Schubbeanspruchungen. Aus der Längs- und Seitenkraftbeanspruchung des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers 21 folgen Normalkräfte, denen sich Zusatzbeanspruchungen aus Bauteil- bzw. Lagerlastizitäten überlagern können. Schließlich sind lokale Spannungen aus Krafteinleitungen zu berücksichtigen.

5) Es ist möglich, die Größe der Wankstabilisierung innerhalb bestimmter Grenzen bei konstanter Biegebeanspruchung des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers 21 zu variieren. Man erhält als Umrechnungsvorschrift für jeden Arm-Querschnitt:

$$J_2 = k \cdot J_1; \quad k = \text{Änderungsfaktor Wanksteifigkeit}$$

$$b_2 \cdot h_2^3 = k \cdot b_1 \cdot h_1^3; \quad \text{Nebenbedingung} = \text{konst. Spannung d.h., } b_2 \cdot h_2^2 = b_1 \cdot h_1^2$$

$$h_2 = k \cdot h_1 \text{ und dabei } b_2 = \frac{b_1}{k^2};$$

Patentansprüche

1. Aufhängung einer Starrachse in einem Fahrzeug, insbesondere Nutzfahrzeug wie Lastkraftwagen oder Omnibus, mit wenigstens einem Längslenker, der in einer bestimmten Höhenlage einerseits am Starrachskörper, andererseits am Fahrzeugrahmen angelenkt ist, und mit einem einstückigen 4-Punkt-Lenker, der aus zwei gekreuzten Armen mit an jedem Ende einem Lagerauge und darin eingebautem Gelenk besteht, mit denen er einerseits am Starrachskörper in einer von der Anlenkstelle des wenigstens einen Längslenkers verschiedenen Höhenlage und andererseits an rahmenfesten Stellen angelenkt ist, gekennzeichnet durch folgende Merkmale:

a) es ist ein 4-Punkt-Stabilisatorlenker (21) vorgesehen, der

- a1) auf drei Funktionen ausgelegt ist, nämlich Längskraftaufnahme, Seitenkraftaufnahme sowie Wankstabilisierung, und
- a2) durch ein einstückiges Gesenkschmiedeteil gebildet ist,

b) die gekreuzten Arme (22, 23) des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers (21)

- b1) sind in einer Ebene angeordnet,
- b2) gehen in einem Kreuzzentralbereich (24) ineinander über,
- b3) sind weitgehend nach Art von Parabelfedern entsprechend einem Biegeträger gleicher Festigkeit bzw. gleicher Randspannung ausgelegt,
- b4) weisen beiderseits des den dicksten Teil darstellenden Kreuzzentralbereiches (24) in den betreffenden Armabschnitten (221, 222 bzw. 231, 232) einen im wesentlichen rechteckigen Querschnitt mit über die Länge gesehen unterschiedlicher, zum jeweils außenendigen Lagerauge (223, 224 bzw. 233, 234) hin abnehmender Größe auf, und
- b5) leiten auftretende Normalkräfte zur Wankstabilisierung in den Kreuzzentralbereich (24) ein.

2. Aufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden sich beiderseits des Kreuzzentralbereiches (24) anschließenden Abschnitte (221, 222 bzw. 231, 232) eines jeden Armes (22, 23) des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers (21) in Arm-Längsrichtung zumindest annähernd fluchtend zueinander verlaufen.
3. Aufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Kreuzzentralbereich (24) des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers (21) etwa in der Mitte der Längserstreckung von dessen beiden Armen (22, 23) angeordnet ist.
4. Aufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Armabschnitte (221, 222 bzw. 231, 232) der beiden Arme (22, 23) des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers (21) mit ihren seitlichen Außenflächen über am Außenbereich des Kreuzzentralbereiches (24) gegebene Hohlkehlen (33, 34, 35, 36) ineinander übergehen.
5. Aufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Anschluß des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers (21) an den Rahmen (1, 2, 3) und die Starrachse (4) über vier Pratzengelenke (25, 26, 27, 28) erfolgt, von denen jedes in eines der vier Lageraugen (223, 224 bzw. 223, 234) eingebaut ist, wobei die Achsen der beiden achsseitigen Pratzengelenke (27, 28) in den Lageraugen (224, 234) zueinander fluchtend in einer zur Längsmittelachse der Starrachse (4) parallelen Linie liegen, dagegen die Achsen der beiden rahmenseitigen Pratzengelenke (25, 26) im jeweils aufnehmenden Lagerauge (223, 233) - bezogen auf die durch das Zentrum des Kreuzzentralbereiches (24) gehende Fahrzeuglängsmittelhohebene - spiegelsymmetrisch entweder senkrecht oder unter leichtem spitzen Winkel zur Längsmittelachse des jeweiligen Armes (22, 23) bzw. rahmenseitigen Armabschnittes (221, 231) stehen.
6. Aufhängung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrzeuglängsmittelhohebene durch das Zentrum des Kreuzzentralbereiches (24) des 4-Punkt-Stabilisatorlenkers (21) geht und dessen beiderseits der Fahrzeuglängsmittelhohebene gegebene Hälften spiegelsymmetrisch zu letzterer ausgebildet sind.

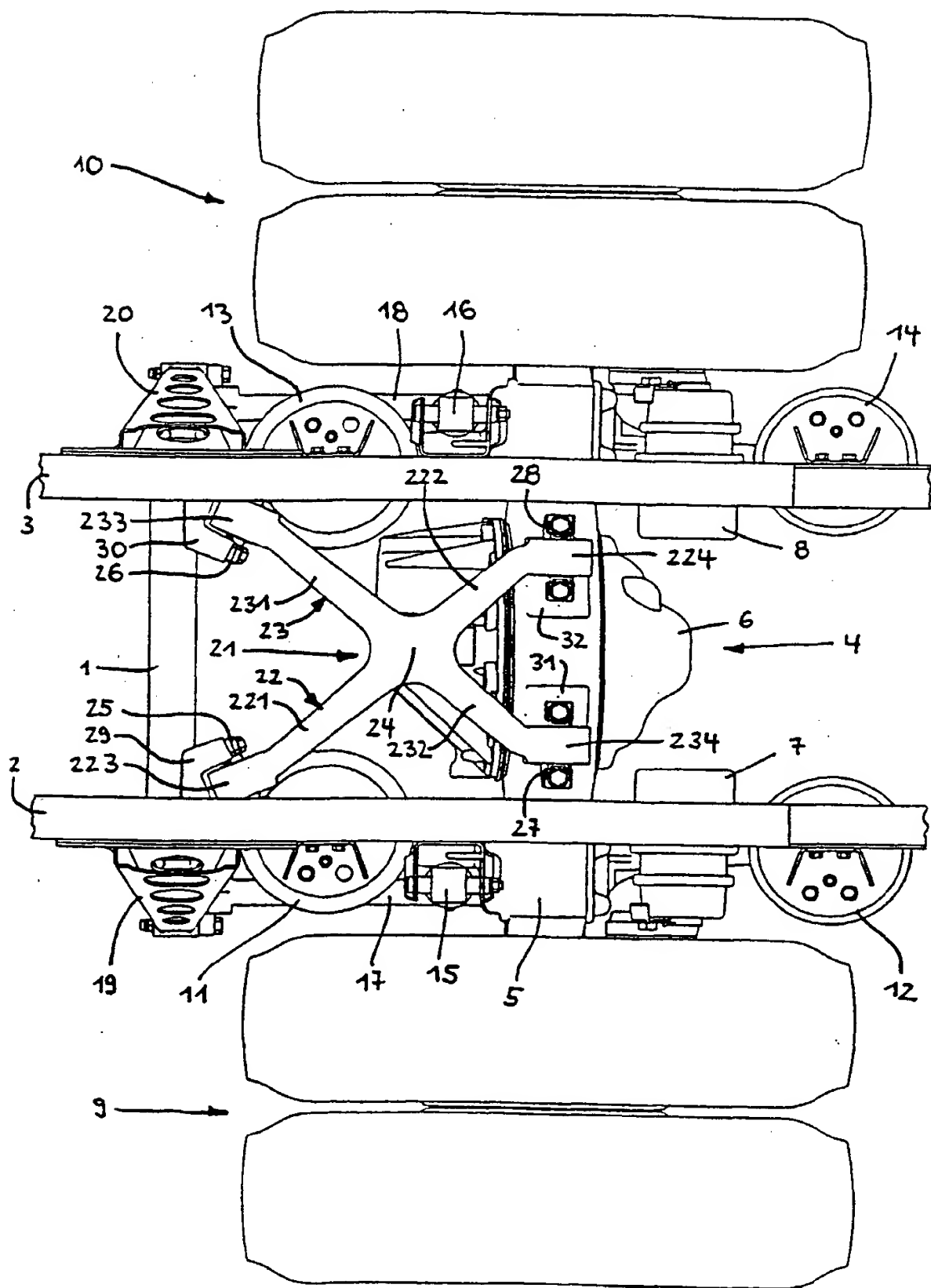


Fig. 1

Fig. 2

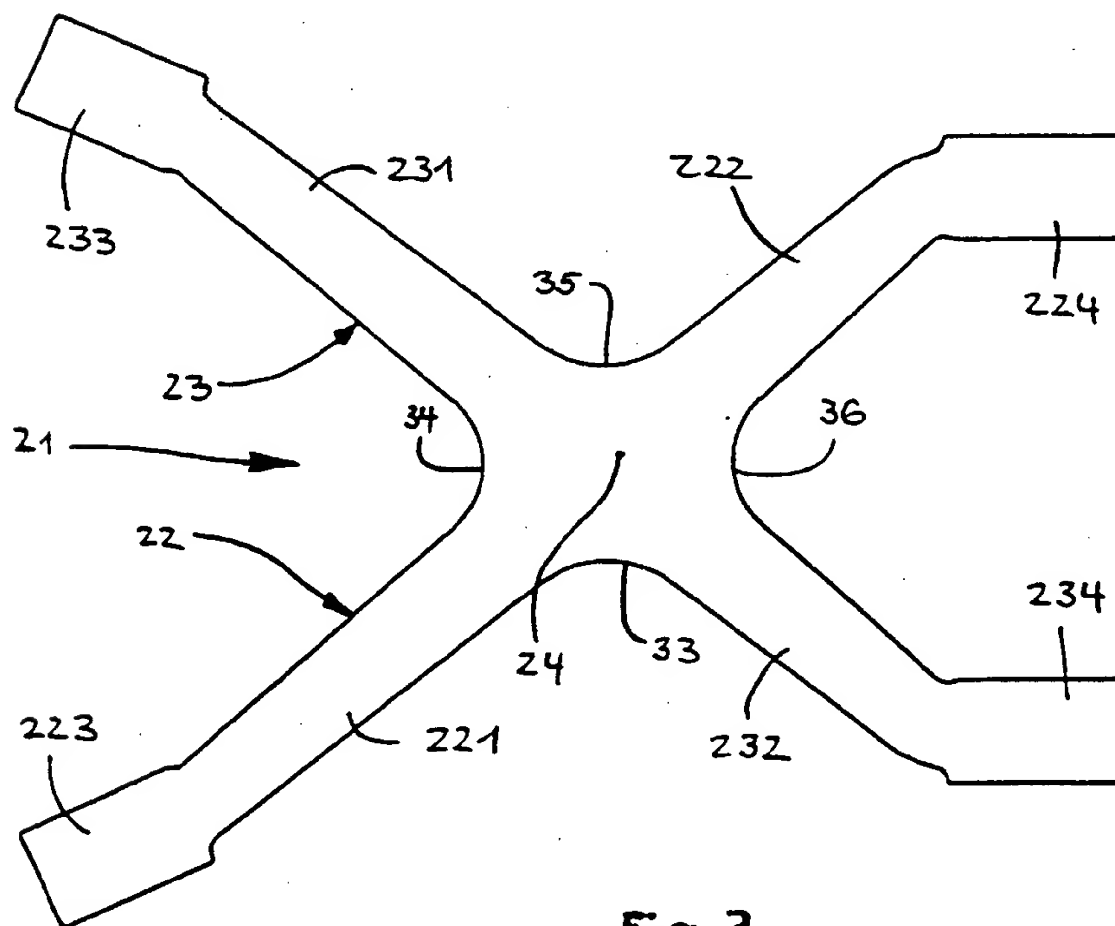
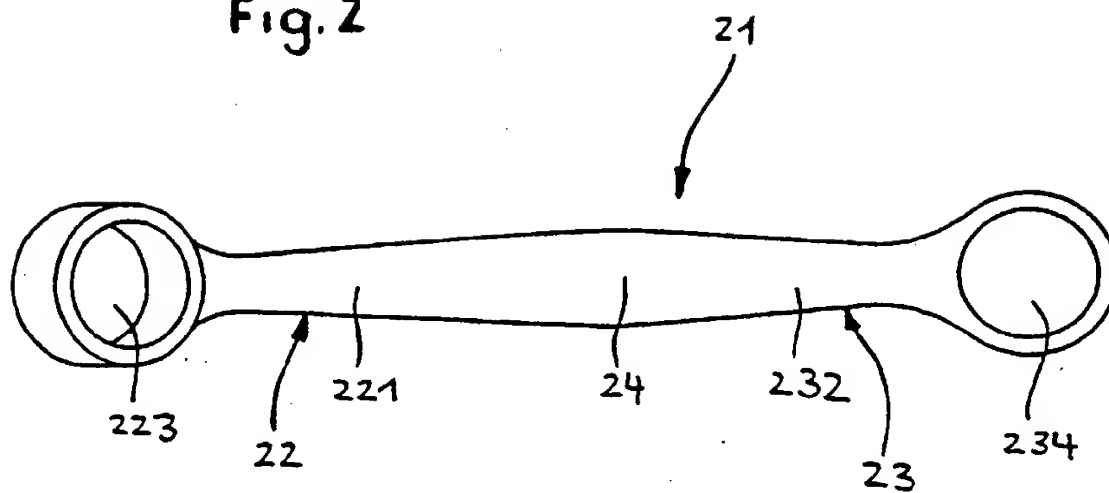


Fig. 3

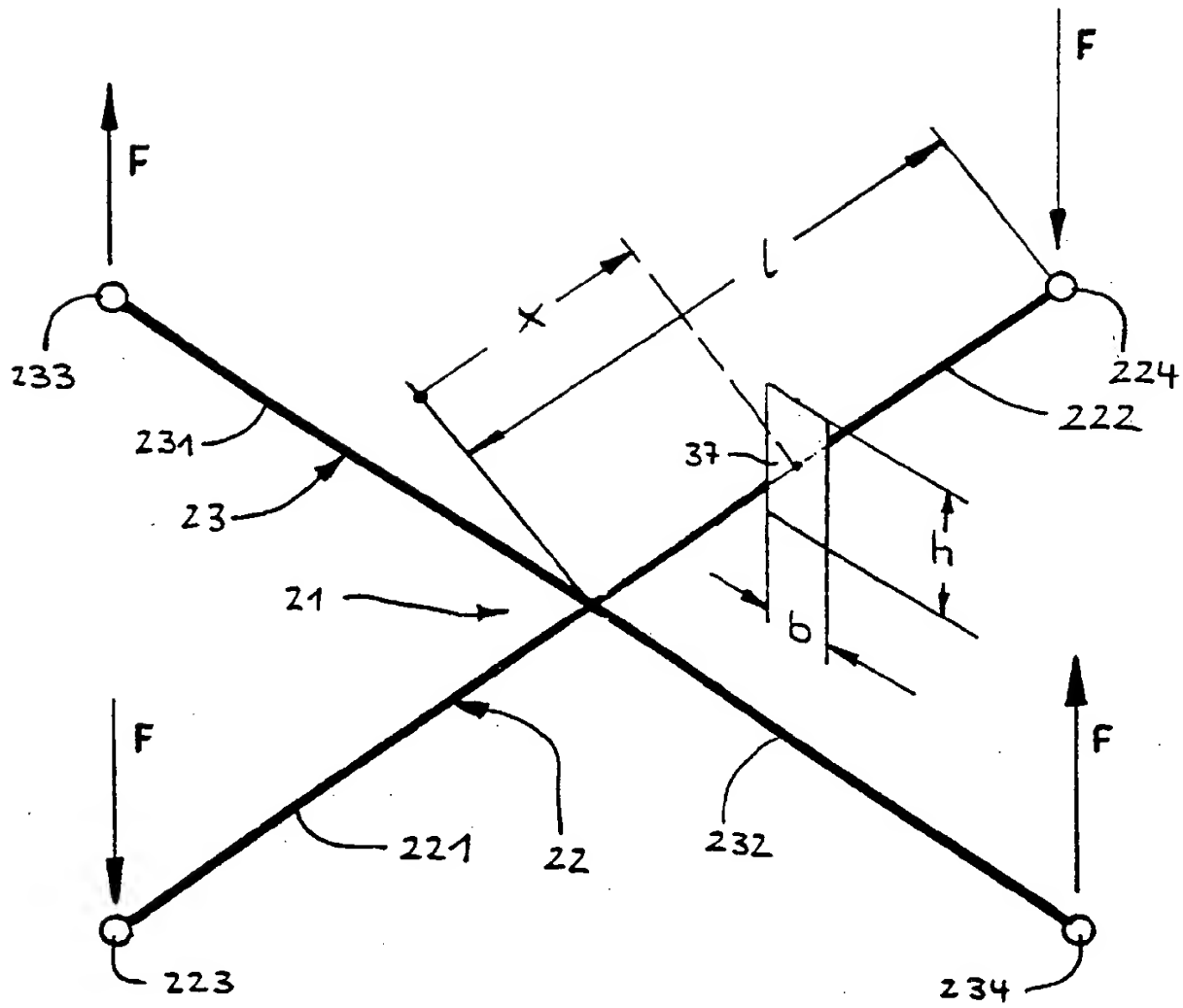


Fig. 4